



TEKSTY PRZYJĘTE

Wydanie tymczasowe

P8_TA-PROV(2017)0228

Transport drogowy w Unii Europejskiej

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 maja 2017 r. w sprawie transportu drogowego w Unii Europejskiej (2017/2545(RSP))

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe¹,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego²,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego³,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego⁴,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych⁵,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do

¹ Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42.

² Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

³ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

⁴ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

⁵ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.

- międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych¹,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym²,
 - uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju³,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 19 stycznia 2017 r. w sprawie logistyki w UE i transportu multimodalnego w nowych korytarzach TEN-T⁴,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie nowych możliwości dla małych przedsiębiorstw transportowych, w tym modeli biznesowych opartych na współpracy⁵,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stanu unijnego rynku transportu drogowego (COM(2014)0222),
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego⁶,
 - uwzględniając komunikaty Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” (COM(2016)0501) oraz pt. „Transport a CO₂” (COM(1998)0204),
 - uwzględniając porozumienie paryskie oraz wynikające z niego zobowiązanie dotyczące utrzymania wzrostu temperatury na świecie w tym stuleciu znacznie poniżej 2°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej, a także dążenia do ograniczenia wzrostu temperatury nawet do 1,5°C,
 - uwzględniając deklarację amsterdamską z dnia 14 kwietnia 2016 r. w sprawie współpracy w dziedzinie kierowania pojazdami zintegrowanymi z siecią i sterowanymi automatycznie – w kierunku zintegrowanych z siecią i zautomatyzowanych pojazdów na europejskich drogach,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 14 września 2016 r. w sprawie dumpingu socjalnego w Unii Europejskiej⁷,
 - uwzględniając komunikat Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz współpracujących

¹ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88.

² Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1.

³ Teksty przyjęte: P8_TA(2015)0310.

⁴ Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0009.

⁵ Teksty przyjęte, P8_TA(2016)0455.

⁶ Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9.

⁷ Teksty przyjęte, P8_TA(2016)0346.

inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych” – (COM(2016)0766),

- uwzględniając art. 123 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że Komisja powinna jak najszybciej przedłożyć wnioski ustawodawcze dotyczące rynku transportu drogowego towarów (zwane dalej „inicjatywami w dziedzinie transportu drogowego”) w celu rozpoznania i rozwiązania problemów, z jakimi zmaga się ten sektor;
- B. mając na uwadze, że sektor transportu drogowego w UE generuje 5 mln bezpośrednich miejsc pracy i przyczynia się do wypracowania blisko 2 % unijnego PKB dzięki zaangażowaniu 344 000 przedsiębiorstw drogowego transportu pasażerskiego i ponad 560 000 przedsiębiorstw drogowego transportu towarowego¹;
- C. mając na uwadze, że w 2013 r. liczba pasażerokilometrów w drogowym transporcie pasażerskim w UE wyniosła 5 323 mld, przy czym odsetek samochodów osobowych wyniósł 72,3 %, a autobusów i autokarów 8,1 % całkowitego transportu pasażerskiego w UE-28²;
- D. mając na uwadze, że bezpieczeństwo drogowe pozostaje kluczową kwestią dla UE z uwagi na fakt, iż w 2015 r. 135 000 osób zostało ciężko rannych, a 26 100 poniosło śmierć;
- E. mając na uwadze, że transport drogowy jest siłą napędową unijnej gospodarki i powinien pozostać liderem w generowaniu dalszego wzrostu gospodarczego oraz tworzeniu miejsc pracy, a także w promowaniu konkurencyjności i spójności terytorialnej; mając na uwadze, że istotne jest również, aby sektor ten stał się bardziej zrównoważony oraz by przestrzegano w nim godziwych warunków pracy i praw socjalnych;
- F. mając na uwadze, że Europa jest światowym liderem w sektorze transportu drogowego zarówno w produkcji, jak i działalności transportowej; mając na uwadze, że kluczową kwestią jest, aby europejski transport drogowy nadal się rozwijał, aby podejmowane w nim były inwestycje oraz by odnawiał się w zrównoważony i ekologiczny sposób w celu zachowania technologicznej przewagi na szczeblu światowym w ramach globalnej gospodarki, w której coraz częściej pojawiają się nowi potężni gracze i nowe modele biznesowe;
- G. mając na uwadze, że transport drogowy wciąż stopniowo wypiera paliwa kopalne, z uwagi na pilną potrzebę poprawy wydajności energetycznej i zrównoważoności tego sektora, zwłaszcza za pośrednictwem alternatywnych paliw, alternatywnych mechanizmów napędowych oraz digitalizacji, w sposób opłacalny i bez utraty jego konkurencyjności;
- H. mając na uwadze, że transport odgrywa istotną rolę dla zmian klimatycznych, generując 23,2 % całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE; mając na uwadze, że w 2014 r. za emisję 72,8 % gazów cieplarnianych w sektorze transportu w UE odpowiadał transport drogowy;

¹ Źródło: Unijny transport w liczbach (2016 r.), w oparciu o dane Eurostatu.

² Źródło: Unijny transport w liczbach (2016 r.), w oparciu o dane Eurostatu.

- I. mając na uwadze, że zgodnie z szacunkami zatory komunikacyjne powodują dla unijnej gospodarki koszty w wysokości 1 % GDP ze względu na opóźnienia, dodatkowe zużycie paliwa i zanieczyszczenia;
- J. mając na uwadze, że międzynarodowy transport drogowy towarów zмага się z coraz większą liczbą barier regulacyjnych wprowadzanych przez państwa członkowskie;
- K. mając na uwadze, że sieci multimodalne oraz integracja różnych rodzajów transportu i usług transportowych mogą potencjalnie przynosić korzyści w dziedzinie usprawniania transportu pasażerskiego i towarowego w zakresie połączeń i wydajności, a tym samym przyczyniać się do ograniczania emisji dwutlenku węgla i innych szkodliwych zanieczyszczeń;
- L. mając na uwadze, że państwa członkowskie nie egzekwują unijnych przepisów w dziedzinie kabotażu;
- M. mając na uwadze duże rozbieżności w Unii w egzekwowaniu istniejących przepisów dotyczących warunków pracy, praw socjalnych i bezpieczeństwa drogowego;

Poprawa konkurencyjności i innowacyjności w sektorze drogowym

1. uważa, że inicjatywy w dziedzinie transportu drogowego powinny zapewnić tak bardzo potrzebny bodziec do stworzenia bardziej zrównoważonego, bezpiecznego, innowacyjnego i konkurencyjnego europejskiego sektora drogowego, dalszego rozwoju europejskiej infrastruktury drogowej w celu zwiększenia wydajności transportu drogowego i logistyki, zapewnienia równych warunków działania dla podmiotów na światowym rynku, ukończenia tworzenia i usprawnienia działania rynku wewnętrznego z myślą o transporcie pasażerskim i towarowym oraz do opracowania długoterminowej strategii dla europejskiego sektora drogowego;
2. uważa również, że inicjatywy w dziedzinie transportu drogowego powinny wspierać rozwój technologii stosowanych w pojazdach, promować stosowanie paliw alternatywnych, zwiększać interoperacyjność systemów i rodzajów transportu, a także zapewniać dostęp do rynku dla MŚP działających w sektorze transportu;
3. domaga się, by Komisja, pracując nad inicjatywami w dziedzinie transportu drogowego, uwzględniła rezolucję Parlamentu z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.; podkreśla, że transport drogowy należy postrzegać przez pryzmat podejścia całościowego i długoterminowego w ramach unijnej intermodalnej i zrównoważonej polityki transportowej;
4. apeluje do Komisji, aby opracowując pakiet dotyczący inicjatywy na rzecz ruchu drogowego, uwzględniła również rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 14 września 2016 r. w sprawie dumpingu socjalnego w Unii Europejskiej;
5. podkreśla, że sektor drogowy wnosi istotny wkład w tworzenie miejsc pracy i wzrost gospodarczy w UE oraz że stan gospodarki jest ściśle związany z konkurencyjnością unijnego sektora drogowego; domaga się zatem prowadzenia proaktywnej polityki mającej na celu wspieranie i rozwój zrównoważonego sektora drogowego, którego charakteryzowałaby uczciwa konkurencja, zwłaszcza dla MŚP, przede wszystkim z uwagi na przyszły cyfrowy, technologiczny i środowiskowy rozwój tego sektora, przy jednoczesnym zachęcaniu do podnoszenia kwalifikacji pracowników;

6. zachęca europejski sektor drogowy do wykorzystania szans, jakie stwarza digitalizacja; apeluje do Komisji o rozwój zarówno infrastruktury komunikacyjnej „pojazd–pojazd”, jak i „pojazd–infrastruktura” w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i wydajności oraz przygotowania się na przyszłe wyzwania w zakresie mobilności drogowej; podkreśla potrzebę rozwoju transferu technologii dla pojazdów, zwiększenia ich wsparcia logistycznego oraz opracowania odpowiednich definicji i przepisów w tej dziedzinie; apeluje do Komisji o zapewnienie zrównoważonych ram regulacyjnych dla kierowania pojazdami zintegrowanymi z siecią i sterowanymi automatycznie, a także nowych modeli biznesowych opartych na współpracy;
7. wzywa Komisję do zwiększenia harmonizacji w transporcie pasażerskim i towarowym, a zwłaszcza w elektronicznych systemach pobierania opłat w UE, ponieważ jej obecny brak generuje dodatkowe koszty dla transportu; zachęca w związku z tym do korzystania z technologii cyfrowych (dokumentów w formie elektronicznej i dokumentów ujednoliconych, e-CMR, inteligentnych tachografów itp.) w celu zagwarantowania pełnego funkcjonowania rynku wewnętrznego;

Usprawnianie transgranicznej mobilności na drogach

8. wzywa państwa członkowskie do pełniejszego wdrożenia odnośnych przepisów UE, a Komisję do ściślejszego monitorowania takiego wdrażania, w tym w odniesieniu do współpracy transgranicznej, interpretacji oraz właściwego i niedyskryminacyjnego egzekwowania istniejących przepisów, a także do rozwiązania kwestii ujednolicenia przepisów krajowych; uważa, że w uzasadnionych przypadkach Komisja powinna wszcząć postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku ze stosowaniem przepisów i środków powodujących zakłócenia na rynku;
9. wzywa państwa członkowskie do bliższej współpracy z organizacją Euro Contrôle Route i Europejską Organizacją Policji Ruchu Drogowego (TISPOL) w celu usprawnienia egzekwowania przepisów w dziedzinie transportu drogowego w Europie oraz do stworzenia solidnego mechanizmu zapewniającego równe i odpowiednie wdrożenie dotychczasowego dorobku, na przykład przez wsparcie państw członkowskich w zakresie certyfikacji, standaryzacji, wiedzy technicznej, gromadzenia danych, działań w dziedzinie szkolenia i nadzoru, a także przez zarządzanie platformami służącymi do wymiany informacji między ekspertami krajowymi a władzami;
10. domaga się, by państwa członkowskie zaostrzyły kontrole, zwłaszcza w odniesieniu do zgodności z przepisami dotyczącymi czasu jazdy i odpoczynku oraz kabotażu, a także by stosowały skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje; wzywa Komisję do szybszego wprowadzenia wymogu obowiązkowego korzystania z urządzeń cyfrowych w pojeździe, takich jak inteligentne tachografy, oraz korzystania z elektronicznych listów przewozowych (e-CMR) w celu usprawnienia monitorowania zgodności z odnośnymi przepisami UE, przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów administracyjnych;
11. wzywa Komisję do dalszego ujednolicania obowiązujących przepisów dotyczących obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa, w tym przedmiotów, takich jak trójkąty ostrzegawcze, kamizelki odblaskowe, zapasowe żarówki lub alkomaty, w pojazdach lekkich i ciężarowych;

12. domaga się, by Komisja zbadała możliwości zmniejszenia obciążeń biurokratycznych i finansowych różnych przepisów krajowych w celu zapewnienia większej swobody w świadczeniu usług transportowych w całej UE;
13. podkreśla, że spójny, uczciwy, przejrzysty, niedyskryminacyjny i niezbiurokratyzowany system opłat drogowych wdrożony w UE, a także proporcjonalny do korzystania z dróg oraz do kosztów zewnętrznych generowanych przez ciężarówki, autobusy i samochody (zasady „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”) miałby pozytywny wpływ na rozwiązanie problemu pogarszającego się stanu infrastruktury drogowej, zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia; domaga się, by Komisja stworzyła ramy, które zagwarantują brak dyskryminacji i nie dopuszczają do wprowadzenia fragmentarycznych systemów poboru opłat dla samochodów pasażerskich w całej UE;
14. domaga się, by Komisja zaproponowała przegląd dyrektywy w sprawie europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), która powinna obejmować aspekt kosztów zewnętrznych w oparciu o zasadę „zanieczyszczający płaci”, powinna być w pełni interoperacyjna z celem przyczyniania się do tworzenia ujednoczonych unijnych standardów technicznych poboru opłat, powinna bazować na przejrzystości, lepszym rozwoju i integracji różnych urządzeń ITS instalowanych w pojazdach, a także większej jasności przepisów w celu lepszego zdefiniowania i ochrony praw dostawców EETS oraz ograniczenia nakładanych na nich obciążeń;
15. uważa, że peryferyjne państwa członkowskie i kraje nieposiadające prawdziwej alternatywy dla transportu drogowego mają większe trudności w dostępie do centralnej strefy wewnętrznego rynku UE; domaga się, by Komisja w swoich inicjatywach w dziedzinie transportu drogowego uwzględniła mechanizm służący zmniejszeniu opłat obciążających działalność w sektorze transportu drogowego z obszarów peryferyjnych;
16. podkreśla, że pojazdy najmowane to zazwyczaj najnowsze i najczystsze pojazdy dostępne na rynku, które przyczyniają się do poprawy wydajności w sektorze transportu drogowego; apeluje zatem do Komisji o dokonanie przeglądu obowiązujących obecnie przepisów dotyczących pojazdów najmowanych, gdyż obecnie przepisy te umożliwiają państwom członkowskim wprowadzenie zakazu używania takich pojazdów w transporcie międzynarodowym;
17. wyraża zaniepokojenie z powodu nieegzekwowania przez organy krajowe przepisów prawa dotyczących oszustw związanych z tachografami i transportem kabotażowym i w związku z tym wzywa Komisję do zajęcia się tymi problemami, m.in. poprzez wykorzystanie nowych technologii, uproszczenie i wyjaśnienie przepisów dotyczących kabotażu oraz poprzez usprawnienie wymiany informacji między organami z myślą o skuteczniejszym egzekwowaniu przepisów prawa w całej UE oraz skuteczniejszym monitorowaniu przewozów kabotażowych;
18. jest zdania, że wymogi prawne powinny być proporcjonalne do charakteru prowadzonej działalności i wielkości przedsiębiorstwa; ma jednak wątpliwości co do tego, czy zwolnienie lekkich pojazdów dostawczych ze stosowania szeregu europejskich przepisów jest wciąż uzasadnione z uwagi na rosnące wykorzystywanie tych pojazdów w międzynarodowym transporcie towarów, a także zwraca się do Komisji o przedstawienie sprawozdania diagnostycznego na temat konsekwencji gospodarczych oraz wpływu na środowisko i bezpieczeństwo w związku z coraz intensywniejszym wykorzystywaniem tych pojazdów;

19. podkreśla, że w sąsiednich krajach przystępujących do UE należy ułatwiać mobilność transgraniczną w transporcie drogowym, dążąc do większej harmonizacji norm dotyczących infrastruktury drogowej, sygnalizacji i systemów elektronicznych, dzięki czemu usunięte zostaną wąskie gardła, zwłaszcza na najważniejszych szlakach sieci TEN-T;

Poprawa warunków socjalnych i wzmocnienie przepisów w zakresie bezpieczeństwa

20. podkreśla, że swobody świadczenia usług transportowych w całej UE nie należy nadużywać jako uzasadnienia dla naruszania praw podstawowych pracowników lub osłabiania obowiązujących przepisów dotyczących warunków pracy, takich jak czas odpoczynku, rozkład czasu pracy, czas przebywania poza bazą macierzystą, możliwość podnoszenia kwalifikacji, dostęp do szkoleń i rozwój ścieżki zawodowej, opieka zdrowotna i bezpieczeństwo, opieka i pomoc społeczna oraz minimalne stawki wynagrodzenia;

21. uważa za niezwykle ważne przypomnienie Komisji o jej własnych zobowiązaniach podjętych we wniosku w sprawie europejskiego filaru praw socjalnych, zwłaszcza jeżeli chodzi o:

- bezpieczne i elastyczne zatrudnienie (zasada 5d): „Należy zapobiegać powstawaniu stosunków pracy prowadzących do niepewnych warunków pracy, w tym poprzez wprowadzenie zakazu nadużywania nietypowych umów o pracę. Każdy okres próbny powinien mieć rozsądny czas trwania.”;
- sprawiedliwe wynagrodzenie (zasada 6a): „Pracownicy mają prawo do sprawiedliwego wynagrodzenia, które zapewnia przyzwoity poziom życia.”;

przypomina, że inicjatywy podejmowane przez Komisję w zakresie transportu drogowego nie mogą być sprzeczne z tymi zasadami ani nie mogą zagrażać prawom pracowniczym w tej branży;

22. wyraża zaniepokojenie problematycznymi pod względem socjalnym praktykami biznesowymi, które stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego oraz dotyczą głównie przepisów w zakresie kabotażu i tzw. firm przykrywek (są to w szczególności kwestie dotyczące pozornego samozatrudnienia oraz celowego nadużywania lub obchodzenia obowiązującego prawa europejskiego i krajowego, co umożliwia rozwój nieuczciwej konkurencji w wyniku nielegalnego minimalizowania kosztów pracy i kosztów operacyjnych oraz prowadzi do naruszania praw pracowników, co ostatecznie wynika z braku jasności przepisów europejskich oraz z rozbieżnych interpretacji prawa i różnych praktyk w zakresie jego egzekwowania na szczeblu krajowym);
23. apeluje do Komisji o dokonanie przeglądu wymogów dotyczących swobody przedsiębiorczości w celu wyeliminowania firm przykrywek w sektorze transportu drogowego;
24. pilnie wzywa Komisję i państwa członkowskie do zajęcia się problemem zmęczenia kierowców, w tym do zadbania o to, aby wszelkie inwestycje w infrastrukturę drogową obejmowały również poprawę infrastruktury dla kierowców, zwłaszcza dla kierowców wykonujących przewozy długodystansowe, oraz aby w pełni przestrzegano przepisów dotyczących przerw na odpoczynek;

25. apeluje do Komisji o doprecyzowanie przepisów dotyczących kabotażu oraz przepisów regulujących dostęp do zawodów w transporcie drogowym, a także o poprawę ich wdrażania, aby skutecznie rozwiązać problem oszustw i nadużyć;
26. sprzeciwia się dalszej liberalizacji kabotażu, zwłaszcza nieograniczonym przewozom kabotażowym przez pewną liczbę dni;
27. apeluje do Komisji o wyjaśnienie stosowania przepisów dyrektywy o delegowaniu pracowników w sektorze transportu drogowego oraz o poprawę ich wdrażania i egzekwowania;
28. podkreśla, że w Europie brakuje zawodowych kierowców, co wynika ze wzrostu popytu na usługi transportowe, szybkiego rozwoju handlu międzynarodowego i sytuacji demograficznej; apeluje zatem do Komisji o ułatwienie młodym mężczyznom i kobietom dostępu do tego zawodu oraz o rozwiązywanie problemu złych warunków pracy kierowców i braku dobrej infrastruktury przydrożnej;
29. podkreśla, że różne przepisy krajowe dotyczące warunków i praw socjalnych w sektorze transportu drogowego w Unii prowadzą do powstawania znacznych i niewspółmiernych przeszkód administracyjnych dla przewoźników, zwłaszcza MŚP, potęgują zawilość ram prawnych, spowalniają utworzenie rynku wewnętrznego w sektorze transportu drogowego w Unii oraz utrudniają swobodny przepływ usług i towarów;
30. wzywa Komisję do opracowania wniosków dotyczących nowych inicjatyw w dziedzinie transportu drogowego, które umożliwią wyraźniejsze rozróżnienie między swobodą świadczenia usług a swobodą przedsiębiorczości, w celu zagwarantowania, że działalność gospodarcza będzie miała charakter tymczasowy w państwie członkowskim, w którym przedsiębiorstwo nie ma siedziby, i że pracownicy będą podlegali przepisom państwa, w którym znajduje się ich zwykle miejsce pracy lub gdzie wykonują większość obowiązków zawodowych;
31. apeluje do Komisji i państw członkowskich o zajęcie się kwestią jakości pracy w sektorze transportu drogowego, zwłaszcza w odniesieniu do szkoleń, certyfikacji, warunków pracy i rozwoju ścieżki zawodowej, aby tworzyć miejsca pracy dobrej jakości, rozwijać niezbędne umiejętności i wzmacniać konkurencyjność unijnych przewoźników w transporcie drogowym, aby stał się on atrakcyjniejszy dla ludzi młodych, a jednocześnie skupić się na zagwarantowaniu kierowcom właściwej równowagi między życiem zawodowym a prywatnym;
32. wzywa Komisję do zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (92/106/EWG), aby wzmocnić transport multimodalny, zlikwidować nieuczciwe praktyki oraz zagwarantować zgodność z przepisami socjalnymi dotyczącymi transportu kombinowanego;
33. wzywa Komisję do dokonania oceny możliwości utworzenia elektronicznej zintegrowanej dokumentacji dotyczącej wszystkich przewoźników posiadających licencję wspólnotową, aby zebrać wszystkie istotne dane dotyczące przewoźnika, pojazdu i kierowcy, uzyskane podczas kontroli drogowych;
34. podkreśla, że infrastruktura umożliwiająca kierowcom odpoczynek jest w UE

niewystarczająca i nieodpowiednia; apeluje zatem do państw członkowskich, aby w porozumieniu z Komisją opracowały plan wybudowania lub udostępnienia obszernych, wygodnych w korzystaniu i bezpiecznych stref odpoczynku z wystarczającą liczbą miejsc parkingowych, urządzeń sanitarnych i hoteli tranzytowych, zwłaszcza w obrębie strategicznych węzłów komunikacyjnych, gdzie obserwuje się duże natężenie ruchu;

35. apeluje do Komisji i państw członkowskich o zajęcie się aktualnymi kwestiami dotyczącymi niepraktyczności przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku, ponieważ częste są sytuacje, kiedy kierowcy są zmuszeni odpoczywać przez szereg godzin, chociaż znajdują się niedaleko od bazy macierzystej lub miejsca zamieszkania; wzywa Komisję do uwzględnienia tej problematyki w ramach przeglądu rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego;
36. wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyjęcia ogólnounijnego celu w zakresie obniżenia liczby osób poważnie rannych w wypadkach drogowych;
37. apeluje do Komisji o przeprowadzenie ogólnounijnego badania naukowego poświęconego skutkom zmęczenia kierowców w transporcie autobusowym, autokarowym i towarowym oraz w transporcie realizowanym przy pomocy vanów i samochodów ciężarowych;
38. apeluje do Komisji o bezzwłoczne rozpoczęcie przeglądu rozporządzenia (WE) nr 661/2009 w sprawie bezpieczeństwa ogólnego oraz o uwzględnienie roli nowych technologii i norm, w tym co najmniej urządzeń zapisujących dane dotyczące sytuacji nagłych, norm dotyczących pola bezpośredniej widoczności, inteligentnych systemów sygnalizujących przejechanie linii oraz urządzeń kontrolujących ciśnienie powietrza w oponach;
39. podkreśla potrzebę poprawy bezpieczeństwa drogowego w UE oraz osiągnięcia do 2020 r. celu polegającego na obniżeniu o połowę liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w wypadkach drogowych; popiera ocenę skutków zastosowaną przez Komisję w przeglądzie ram legislacyjnych dotyczących zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej;

Promowanie niskoemisyjnego transportu drogowego

40. dostrzega potrzebę poprawy efektywności użytkowania zasobów w transporcie drogowym oraz uwypuklenia jej roli w ramach nowoczesnej synchronodalnej sieci transportowej z myślą o efektywniejszym wykorzystaniu istniejących możliwości, poprawie stopnia wykorzystania pojazdów, promowaniu korzystania z mniejszych i lżejszych pojazdów, współużytkowaniu samochodów osobowych, wspólnym korzystaniu z samochodu oraz zastępowaniu samochodów pojazdami dwukołowymi; uważa, że digitalizacja stanowi element o kluczowym znaczeniu, jeżeli chodzi o realizację celu, jakim jest efektywniejsze gospodarowanie zasobami;
41. podkreśla, że aby zrealizować cele porozumienia paryskiego w sprawie zmiany klimatu z 2015 r. (COP 21), należy doprowadzić do obniżenia emisyjności w sektorze transportu oraz poprawić jakość powietrza dzięki promowaniu elektromobilności, ogniw paliwowych i innych zaawansowanych układów napędowych, zwłaszcza takich, w przypadku których Europa posiada znaczącą przewagę technologiczną;

42. apeluje do Komisji o przedstawienie ambitnych wniosków dotyczących norm w zakresie emisji dwutlenku węgla przez samochody ciężarowe i autobusy, aby obniżyć emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego; zwraca się do Komisji o nieustawianie w poszukiwaniu nowych możliwości przyspieszenia przejścia na transport niskoemisyjny poprzez wprowadzenie zachęty do modernizacji pojazdów;
43. apeluje o konkretne działania gwarantujące wdrożenie w transporcie drogowym zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, w tym wytycznych i najlepszych praktyk, a także o uczciwe warunki konkurencji we wszystkich regionach UE;
44. podkreśla, że przegląd dyrektywy w sprawie europejskiej usługi opłaty elektronicznej może przyczynić się do promowania czystszych pojazdów i pojazdów współdzielonych;
45. podkreśla ogromne znaczenie odpowiedniej infrastruktury na potrzeby korzystania w transporcie drogowym z paliw alternatywnych i wobec tego apeluje do Komisji i państw członkowskich o wprowadzenie programów zachęt w celu ukończenia sieci zaopatrzenia w paliwa alternatywne;
46. apeluje o skuteczne krajowe ramy polityczne, aby doprowadzić do szerszego rozpowszechnienia pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi (np. pojazdy elektryczne i hybrydowe oraz zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi lub sprężonym gazem ziemnym), a także wzywa do szybkiego zbudowania infrastruktury niezbędnej do zaopatrywania w paliwo lub do ładowania;
47. zauważa, że innowacyjna infrastruktura drogowa oraz innowacyjne i niskoemisyjne pojazdy w transporcie drogowym ułatwią intermodalne korzystanie z transportu drogowego, kolejowego i wodnego oraz połączenia między różnymi rodzajami transportu, co ogólnie będzie sprzyjać przechodzeniu na formy transportu przyjazne dla środowiska w transporcie indywidualnym, pasażerskim i towarowym;
48. uważa, że wspólne dojazdy samochodami osobowymi i wspólne korzystanie z samochodu to ważne źródło zrównoważonego rozwoju połączeń, m.in. w regionach najbardziej oddalonych i górskich oraz na obszarach wiejskich; apeluje do Komisji, państw członkowskich i władz lokalnych o ułatwienie podejmowania działalności gospodarczej w tej dziedzinie w oparciu o modele biznesowe, których podstawą jest współpraca;
49. zwraca się do Komisji o zbadanie możliwości wprowadzenia w kilku państwach członkowskich stref ograniczonej emisji, a także możliwości ustalenia wspólnych kryteriów i zasad dotyczących wprowadzenia i funkcjonowania takich stref;
50. zauważa, że inteligentne systemy transportowe, takie jak współpracujące inteligentne systemy transportowe (C-ITS), oraz innowacje, takie jak zelektryfikowana autostrada (elektryczne samochody ciężarowe wyposażone w technologię trolejbusową) czy jazda w kolumnie pojazdów, mogą odegrać ważną rolę w podniesieniu wydajności oraz poprawie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej systemu transportowego; w związku z tym wzywa Komisję do pobudzania rozwoju inteligentnych systemów transportowych i korzystania z nich, a także do promowania innowacji;
51. zwraca uwagę, że poziom pustych przebiegów w transporcie drogowym wciąż jest wysoki, co ma negatywny wpływ na środowisko; przypomina, że w 2012 r. prawie

jedna czwarta (23,2%) wozokilometrów samochodów ciężarowych w UE przypadała na pojazdy poruszające się bez ładunku oraz że przyczyną pustych przebiegów są obecne ograniczenia dotyczące kabotażu, które uniemożliwiają przewoźnikom zwiększenie ładunku i tym samym podniesienie efektywności środowiskowej; podkreśla zatem pozytywny wpływ otwarcia rynku na efektywność środowiskową transportu drogowego;

52. z myślą o obniżeniu emisyjności w sektorze transportu drogowego wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyspieszenia procesu odchodzenia od tradycyjnych pojazdów drogowych napędzanych paliwami kopalnymi na korzyść zrównoważonych pojazdów o napędach elektrycznych, takich jak pojazdy wykorzystujące wodorowe ogniwa paliwowe;
53. zachęca Komisję do aktualizacji jej podręcznika dotyczącego kosztów zewnętrznych transportu, w tym również do uwzględnienia w nim nowych danych na temat emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy oraz szkód gospodarczych i społecznych wynikających ze zmiany klimatu;
54. podkreśla, że cele w zakresie przechodzenia na alternatywne i odnawialne źródła energii w transporcie drogowym należy osiągnąć przy wykorzystaniu koszyka energetycznego i istniejących metod oszczędzania energii; zwraca uwagę, że przejście na inne źródła energii wymaga odpowiednich zachęt oraz że cele w zakresie ograniczenia emisji należy formułować w sposób neutralny pod względem technologicznym;
55. zauważa, że paliwa alternatywne, w tym m.in. sprężony gaz ziemny, skroplony gaz ziemny i biopaliwa drugiej generacji, można wykorzystać w celu ułatwienia przejścia na inne źródła energii;

o

o o

56. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.